



## СЪЮЗ НА МЕЖДУНАРОДНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ

Бул. „Източен“ № 48, Пловдив – 4006  
тел.: (+359 32) 260766  
тел.: (+359 32) 395512

e-mail: office@smp-cu.org  
web: www.smp-cu.org

КС  
Дата 18.06.2021г. 203-КА/ СЪД

Изм. № 023-01/17.06.2021 г.

ДО  
КОНСТИТУЦИОННИЯ СЪД  
НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ  
Конституционно дело № 7/2021

### СТ А Н О В И Щ Е

от СЪЮЗ НА МЕЖДУНАРОДНИТЕ  
ПРЕВОЗВАЧИ ЕИК 115835466  
гр. Пловдив, бул. “Източен“ 48, ет.1,  
представявано от председателя на УС  
Ангел Анев Траков

#### УВАЖАЕМИ КОНСТИТУЦИОННИ СЪДИИ,

На основание чл.18 ал.2 от ЗКС и в определения срок представяме настоящето становище относно искане от омбудсмана на Република България за установяване на противоконституционност на чл.143 ал.1, предл. второ от Закона за движение по пътищата (обн., ДВ, бр.20 от 5.3.1999 г., после, изм. и доп., бр.23 от 19.03.2021 г.) и § 63 от Преходните и заключителните разпоредби към Закона за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози (ДВ, бр.60 от 2020 г., в сила от 7.7.2020 г.). В искането се сочи, че разпоредбите са в противоречие с чл.4 ал.1, чл.17 ал.1 и ал.3 и чл.57 ал.1 от Конституцията на Република България. Изложени са съображения, които не споделяме и считаме, че липсват основания да бъде обявена противоконституционност на оспорените разпоредби.

В оспорената разпоредба на чл.143 от ЗДВП се урежда реда и условията за регистрация на моторни превозни от категориите М2, М3 и N3. Съгласно чл. 149 ал.1 т.2 ЗДВП с категория М се обозначават „моторни превозни средства, проектирани и

конструирани основно за превоз на пътници и техния багаж“, а именно съгласно чл.149 ал.1 т.2 б.“б“ и чл.149 ал.1 т.2 б.“в“, това са:

б) категория М2 - превозни средства от категория М с повече от 8 места за сядане, без мястото за сядане на водача, с технически допустима максимална маса не повече от 5 t; в превозните средства от категория М2, освен местата за сядане, може да има място за стоящи пътници;

в) категория М3 - превозни средства от категория М с повече от 8 места за сядане, без мястото за сядане на водача, с технически допустима максимална маса над 5 t; в превозните средства от категория М3 може да има място за стоящи пътници;

Съгласно чл.149 ал.1 т.3 от ЗДвП, МПС категория N са моторни превозни средства, „проектирани и конструирани основно за превоз на товари“, а именно съгласно чл.149 ал.1 т.3 б.“в“, това са:

а) категория N3 - превозни средства от категория N с технически допустима максимална маса над 12 t;

Оспорената от омбудсмана разпоредба на чл.143 ал.1 от ЗДвП предвижда, че МПС от посочените по-горе категории, както и превозните средства със специално предназначение с изключение на къмпинг-автомобили, къмпинг-ремаркета, бронирани автомобили и превозни средства, достъпни за инвалидни колички, се регистрират само от юридическо лице, едноличен търговец или физическо лице, регистрирано като земеделски стопанин по реда на Закона за подпомагане на земеделските производители. В съображенията към искането се твърди, че с тази разпоредба „се нарушава едно от основните права на гражданите, а именно правото на собственост, прокламирано, гарантирано и защитено от Конституцията на Република България (в чл.17 ал.1) доколкото пътно превозно средство се регистрира на името на неговия собственик“, както и че се налага „ограничение на правото на собственост на физически лица“. Сочи се още, че възприетата мярка е непропорционална на заявената от законодателя цел, а именно защита от нерегламентирани превози. Твърди се още, че се ограничава правото на наследяване на такива превозни средства, като се ограничава правото на наследници физически лица да придобият превозни средства за превоз на товари над 12 тона и автобуси с повече от 8 места за сядане и място за стоящи пътници, ако не са регистрирани по надлежен ред.

Тези твърдения са неоснователни поради следните съображения:

#### **Право на собственост и законови възможности за ограничения**

Несъмнено частната собственост се защитава от закона и с неприкосновена. Съгласно практиката на Конституционният съд принципът на неприкосновеност на

частната собственост не изключва правната възможност за ограничаването ѝ<sup>1</sup>. С оспорената разпоредба на чл. 143 ал.1 от ЗДВП не се ограничава правото на собственост в нарушение на Конституцията. В нея се урежда регистрацията на моторните превозни средства от категориите М2, М3 и N3, която е предпоставка за управление им. Няма ограничение за придобиване собствеността на тези моторни превозни средства от физически лица, а се въвежда правно задължение те да организират експлоатирането на превозното средство по търговски начин, като се регистрират като едноличен търговец или като земеделски производител, т.е. да стопанисват превозното средство под определен правен режим. Това правно положение е оправдано, защото товарни автомобили за тежки товари и автобуси с повече от 8 места за седящи пътници и предвидени места за стоящи пътници, не служат за задоволяване на лични нужди и потребности и не могат да се ползват в ежедневието на потребителите. Предназначението на тези превозни средства - тежкотоварни камиони и автобуси е за извършване на превоз в количества и обеми, които предполагат наличието на стопански отношения. Оборудването в превозните средства е пригодено за извършване на тежки товари (категория N3) или превоз на значителен брой пътници (категории М2 и М3), на дълги разстояния, обикновено за международен транспорт. Техническата им поддръжка е сложна и скъпа, а за управлението на такива моторни превозни средства се изисква минимална възраст от 21 години, специална правоспособност за управление (професионална категория) и тест за психологическа годност. Имайки предвид това, законодателят изрично е изключил от обхвата на оспорената разпоредба, превозните средства, които се ползват за лични нужди - къмпинг-автомобили, къмпинг-ремаркета и превозни средства, достъпни за инвалидни колички.

#### **Свободна стопанска инициатива и нелоялна конкуренция**

Дори да приемем, че се ограничава едно от правомощията на правото на собственост -- ползването на вещта, Конституцията допуска ограничаване на правото на собственост при определени условия и съгласно установените в нея приоритети<sup>2</sup>. В основните начала на Конституцията е установен един от основните приоритети - правото на свободна стопанска инициатива (чл.19 ал.1 от Конституцията). Съгласно чл.19 ал.2 от Конституцията<sup>3</sup>, държавата, чрез законодателната си дейност, гарантира „еднакви правни условия за стопанска дейност“, като предотвратява нелоялната конкуренция. Свободната

<sup>1</sup> Решение № 1 от 27.01.2005 г. на КС по дело № 8/2004 г., обн., ДВ, бр. 13 от 8 февруари 2005 г.

<sup>2</sup> Решение № 14 от 15 октомври 2020 г. по конституционно дело № 2 от 2020 г. „Конституцията установява приоритети - например опазване и възпроизводство на околната среда (чл. 15), съхраняване на обработваемата земя за земеделски цели (чл. 21), опазване на националното историческо и културно наследство (чл. 23), закрилата на които е свързана с ограничения на собствеността.“

<sup>3</sup> чл.19 ал.2 от Конституцията “Законът създава и гарантира на всички граждани и юридически лица еднакви правни условия за стопанска дейност, като предотвратява злоупотребата с монополизма, нелоялната конкуренция и защитава“

стопанска инициатива на участниците в стопанския живот е свързана и с еднаквите правни условия за стопанска дейност<sup>4</sup>.

Оспорваните изменения създават еднакви правни условия пред собствениците при експлоатацията на собствените им превозни средства<sup>5</sup>. Когато собственикът реализира икономическия си интерес от обекта на собственост - превозното средство, без да се регулира от лицензионния, търговския и данъчен правен режим, той нарушава в значителна степен обществения интерес, като същевременно осъществява нелоялна конкуренция спрямо добросъвестните оператори на транспортния пазар.

Законодателят в рамките на свободната си законодателна преценка, след извършена оценка на въздействие, в която констатира, че другите средства са неефективни и мотивиран да преодолее нерегламентираните превози и нелоялната конкуренция в сектора въвежда регулация относно реда и условията за регистрация на превозните средства. Така осигурява правна сигурност за правните субекти при осъществяване на тяхната стопанска дейност и гарантира правото, защитено от Конституцията на свободна стопанска инициатива<sup>6</sup>.

### **Баланс между частен и обществен интерес**

Конституционният съд вече е имал възможност да се произнесе относно баланса между личния и обществен интерес. Така в Решение № 14 от 15 октомври 2020 г. по конституционно дело № 2 от 2020 г. Конституционният съд е изразил в мотивите към решението си, че „Разумен баланс между личния и обществения интерес се постига, когато ограничаването на правото на собственост се извършва при съобразяване на принципа на правовата държава<sup>7</sup>“. Възниква въпросът доколко е налице ограничение на правото на собственост и отговаря ли пропорционално неговото ограничение на необходимостта от защита на обществения интерес при съобразяване на принципа на правовата държава.

Наложеният ред за регистрация не е ограничение на правото на собственост и отговаря на изискванията за пропорционалност. Законът не забранява на физически лица да придобиват моторни превозни средства от категории М2, М3 и N3. Законът допуска физически лица да бъдат собственици, но изисква от тези лица да обявят официално целта, поради която закупуват такива МПС - търговска дейност или за дейност като земеделски

<sup>4</sup> Решение № 3 от 2000 г. по к.д. № 3/2000 г. на КС, ДВ, бр. 37 от 2000 г.

<sup>5</sup> Решение № 3 от 13 април 2006 г. по к.д. № 4/2006 г. на КС, обн., ДВ, бр. 34 от 25 април 2006 г.

<sup>6</sup> Виж Решение № 7 от 10 април 2001 г. по к.д. № 1/2001 г. на КС, обн., ДВ, бр. 38 от 17 април 2001 г.

<sup>7</sup> Решение № 1 от 27.01.2005 г. на КС по дело № 8/2004 г., обн., ДВ, бр. 13 от 8 февруари 2005 г. „Правова държава“ означава упражняване на държавна власт на основата на конституция, в рамките на закони, които материално и формално съответстват на конституцията и които са създадени за запазване на човешкото достойнство, за постигане на свобода, справедливост и правна сигурност.

стопанин. Така държавата в рамките на допустимия стопански контрол регулира обществените отношения по извършване на обществен превоз на пътници и товари. Тази правна регламентация се явява пропорционална и необходима. Това се потвърждава и от мотивите към проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози, където са посочени множество цели, които законодателят иска да постигне с предложения проект. С изменението на оспорените от омбудсмана разпоредби, законодателят цели: „Създаване на условия за ограничаване на възможностите за извършване на нерегламентирани превози“<sup>8</sup>. В противовес на твърденията в искането на омбудсмана на РБ, че предвидените глоби и принудителни административни мерки в достатъчна степен защитават обществения интерес „и няма необходимост от ограничаване на правото на собственост“, в извършената предварителна оценка за въздействие с посочено, че „Изложеният проблем не може да бъде преодолян, посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности“<sup>9</sup>.

По същество това изменение в Закона за автомобилните превози е насочено към защита на едно от основните права, уредени в Конституцията - правото на свободна стопанска инициатива (чл.19 ал.1 от Конституцията). От години стои проблемът с извършваните нерегламентирани превози, при което частни лица извършват по същество търговска дейност, като с личните си автобуси превозват пътници, без да притежават каквито и да е било документи, без да подлежат на какъвто и да е контрол от страна на държавата, както и без да заплащат и дължимите на държавата данъци. Съответно нерегламентирани превози се извършват и на стоки и товари, без те да са регулират от съществуващия специален правен режим. Това създава освен изключително неблагоприятна бизнес среда за легалните превозвачи, но и застрашава основни права и свободи гарантирани от Конституцията. Нерегламентираните превози на пътници с автобуси над 8 места за сядане и място за стоящи пътници, както и нерегламентираните превози с товарните автомобили над 12 тона, с които се превозват извънгабаритни товари, опасни товари, отпадъци и др. застрашават живота и здравето на хората, пътната обстановка и околната среда. Чрез въвеждането на оспорените изменения се гарантира по-

---

<sup>8</sup> Мотиви към проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози, стр. 3, достъпни на интернет страницата на портал за обществени консултации, интернет адрес: <https://www.strategy.bg/PublicConsultations/View.aspx?@lang=bg-BG&Id=4768>

<sup>9</sup> Предварителна частична оценка на въздействие, изготвена от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, т. 15, стр. 8-9. Оценката е достъпна на интернет страницата на портал за обществени консултации, интернет адрес: <https://www.strategy.bg/PublicConsultations/View.aspx?@lang=bg-BG&Id=4768>

добра защита на обществения интерес, свързан с автомобилните превози и се осигурява лоялната конкуренцията на транспортния пазар.

### **Значимост на регулацията на обществените отношения свързани с транспорта**

През Република България преминават основните европейски транспортни коридори. Географското положение на Република България е предпоставка за икономически силно развит транспортен сектор, доколкото България има морска и речна граница, а автомобилният, въздушен и железопътен транспорт осигуряват стоки на входа на пазара на ЕС. Транспортът оказва влияние върху развитието на другите стопански отрасли и представлява всеобхватен и значим фактор за българската икономика. Ето защо е от изключително значение правната регулация относно регистрацията на превозните средства и превоза на пътници и товари да бъде ясна, обоснована, пропорционална, стабилна и предвидима, а обществения интерес като цяло и икономическия интерес на транспортните оператори да бъде защитен в достатъчна степен. Превозните средства от всеки един вид транспорт участват в превози, които по своя характер предполагат наличие на стопански интерес. Експлоатирането на такова превозно средство от обикновен потребител е неефективно, икономически неизгодно и безсмислено.

Всички участници в транспортния пазар трябва да имат достъп до него при едни и същи правни условия, което ще гарантиране лоялната конкуренция помежду им и ще запази стабилен и устойчив пазара.

Ето защо, считаме че искането от омбудсмана на Република България с вх. №116 КД/19.03.2021 г., по което е образувано конституционно дело № 7 по описа на съда за 2021 г., за установяване на противоконституционност на чл.143 ал.1, предл. второ от Закона за движение по пътищата (обн., ДВ, бр.20 от 5.3.1999 г., после. изм. и доп., бр.23 от 19.03.2021 г.) и § 63 от Преходните и заключителните разпоредби към Закона за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози (ДВ, бр.60 от 2020 г., в сила от 7.7.2020 г.), макар и допустимо е неоснователно и моля да бъде оставено без уважение.

ПОДПИС:.....

(Ангел Траков - Председател на Съюз  
на международните превозвачи)